

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

บันทึกความเห็นและข้อเสนอแนะ

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

๑. ความเป็นมา

การขนส่งทางอากาศเป็นการคมนาคมขนส่งที่มีความสำคัญและมีบทบาทต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นอย่างมาก ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศมีการพัฒนามากขึ้นเป็นลำดับ เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความสะดวกรวดเร็วและสามารถรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศได้เป็นจำนวนมาก โดยทั่วไปลักษณะของสัญญาการรับขนทางอากาศไม่ว่าจะเป็นการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือการรับขนของอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ในขณะที่การรับขนทางอากาศมีลักษณะพิเศษแตกต่างไปจากการขนส่งในรูปแบบอื่น การนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาใช้บังคับกับสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายและไม่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์สากล ดังนั้น กรมการบินพลเรือน ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง จึงดำเนินการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ขึ้น โดยนำหลักการมาจากอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๔๔ หรือที่เรียกว่าอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๔๔ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับแนวปฏิบัติของการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

ในการนี้ คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้ตระหนักถึงความสำคัญของการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางอากาศไว้โดยเฉพาะ จึงได้พิจารณา ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยเปรียบเทียบกับหลักการของอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๔๔ เพื่อดำเนินการให้ความเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวให้เกิดความเหมาะสมในการประกาศใช้เป็นกฎหมายต่อไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย

/๒.สาระสำคัญ...

๒. สาระสำคัญของร่างกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

๑. กำหนดบทนิยามคำว่า “การรับขนทางอากาศ” “การรับขนทางอากาศภายในประเทศ” “คนโดยสาร” “ของ” “อากาศยาน” “ผู้ขนส่ง” “ผู้ขนส่งตามสัญญา” “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” “ผู้ตราส่ง” “ผู้รับตราส่ง” “ลูกจ้าง” และ “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” (ร่าง มาตรา ๓)

๒. กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศในกรณีที่เป็นการบินเพื่อสินจ้างรางวัลและการรับขนแทนให้เปล่าที่ดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ (ร่างมาตรา ๔) มิให้ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ เนื่องจากผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์เรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะ (ร่างมาตรา ๕) และกำหนดให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศในกรณีที่มีการรับขนดังกล่าวมีการรับขนโดยรูปแบบอื่นร่วมด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญามอนทรีออล (ร่างมาตรา ๔๔) รวมทั้งกำหนดให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๕๕)

๓. กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับขนสำหรับกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ (ร่างมาตรา ๗) และกรณีการรับขนของ (ร่างมาตรา ๒๒ ร่างมาตรา ๒๓ ร่างมาตรา ๒๕ และร่างมาตรา ๒๘)

๔. กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกายตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๘) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่สัมภาระลงทะเลเบียนและสัมภาระไม่ลงทะเลเบียนถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๙) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีล่าช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๑๐) และผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย หรือล่าช้า (ร่างมาตรา ๓๕ และร่างมาตรา ๓๖)

๕. การกำหนดขอบเขตและเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๔๕ ร่างมาตรา ๔๖ ร่างมาตรา ๔๗ และร่างมาตรา ๔๘) การใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๔๙) และยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับชดใช้จากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง (ร่างมาตรา ๕๐) รวมทั้งกำหนดผลของข้อกำหนดที่มุ่งปลดปล่อยผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้พ้นจากความรับผิด หรือมุ่งกำหนดหลักเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๑)

๖. กำหนดหลักเกณฑ์การฟ้องเรียกค่าเสียหาย โดยผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงลงโทษหรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทน (ร่างมาตรา ๕๒)

๗. กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศทั้งในกรณีการรับขนคนโดยสารและสัมภาระ และการรับขนของให้ชัดเจน โดยให้สิทธิในการฟ้องค่าเสียหายจากการรับขนทางอากาศเป็นอันระงับสิ้นไป ถ้าไม่มีการฟ้องคดีภายในระยะเวลา ๒ ปีนับแต่วันที่อากาศยานถึงถิ่นปลายทางหรือนับแต่วันที่อากาศยานนั้นควรจะได้ถึงแล้วหรือนับแต่วันที่การรับขนได้หยุดลง (ร่างมาตรา ๕๓)

๘. กำหนดบทเฉพาะกาล โดยคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศที่ค้างการพิจารณาอยู่ในศาลก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ศาลนั้นพิจารณาต่อไปโดยถือว่าคดีนั้นมีข้อคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕๗)

๓. การดำเนินการ

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้ดำเนินการจัดเวทีรับฟังความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิ และศึกษากฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนทางอากาศ : อนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการสำหรับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ.๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: MONTREAL Convention 1999) สรุปได้ดังนี้

ก. ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าทั้งในและต่างประเทศ

อนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. ๑๙๙๙ หรือที่เรียกว่า อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ เป็นอนุสัญญาที่รวบรวมกฎเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ มีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตการบังคับใช้

ใช้บังคับกับการรับขนระหว่างประเทศซึ่งคนโดยสาร สัมภาระ หรือของ ซึ่งปฏิบัติการโดยใช้อากาศยานเพื่อสินจ้าง และการรับขนให้เปล่าโดยอากาศยานซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศ โดยไม่นำมาใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานไปรษณีย์ภัณฑ์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์เท่านั้น

(๒) เอกสารการรับขน

กำหนดให้มีการส่งมอบเอกสารการรับขนที่มีรายการตามที่กำหนดและการส่งมอบเอกสารการรับขนเพื่อให้รองรับการใช้ระบบ Electronic Ticketing หรือ Electronic Air waybill แทนการส่งมอบเอกสารการรับขนในรูปแบบกระดาษ แต่ทั้งนี้ หากไม่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการรับขนก็ไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขนและสัญญาการรับขนยังคงอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญามอนทรีออล

(๓) หลักความรับผิดของผู้ขนส่ง

ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญามอนทรีออลฯ ได้นำระบบความรับผิดที่สำคัญ ๓ ระบบด้วยกันมาใช้ในการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) ระบบความรับผิดแบบข้อสันนิษฐานความผิด (Presumption of Fault) และระบบความรับผิดบนฐานความผิด (Liability based on Fault) สามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

(๓.๑) ความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บ โดยแบ่งความรับผิดเป็น ๒ ชั้น ซึ่งเรียกว่า “หลักความรับผิด ๒ ชั้น” (A two-tier system of liability) ดังนี้

ชั้นที่ ๑ กรณีความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของคนโดยสารที่มีจำนวนไม่เกิน ๑๑๓,๑๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) ผู้ขนส่งจะปฏิเสธว่าตนไม่จงใจหรือประมาทเลินเล่อให้เกิดความเสียหายไม่ได้

ชั้นที่ ๒ กรณีความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของคนโดยสารในจำนวนที่เกิน ๑๑๓,๑๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นความรับผิดตามข้อสันนิษฐานความผิด ซึ่งกฎหมายที่สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งมีความผิดและจะต้องรับผิด แต่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความเสียหายนั้นมาจากการกระทำของบุคคลที่สาม

(๓.๒) ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่ลงทะเลเบียนหรือลงทะเลเบียนถูกทำลาย สูญหายหรือเสียหายนั้น โดยอนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ในระหว่างการรับขนทางอากาศหรือในระหว่างเวลาใดๆ ที่สัมภาระลงทะเลเบียนอยู่ภายใต้การดูแลของผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อคนโดยสารในกรณีนี้มีเงื่อนไขเพียงว่าเหตุการณ์ซึ่งก่อให้เกิดการถูกทำลาย สูญหาย หรือบุบสลายนั้นจะต้องเกิดขึ้นบนอากาศยานหรือในระหว่างเวลาใดๆ ที่สัมภาระลงทะเลเบียนอยู่ภายใต้การดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นระบบความรับผิดโดยเด็ดขาด

(๓.๓) ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อสัมภาระที่ไม่ลงทะเลเบียนหรือสัมภาระที่ติดตัวคนโดยสาร อนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นการนำเอาระบบความรับผิดบนฐานความผิด มาใช้ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเฉพาะในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเท่านั้น โดยภาระการพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งตกอยู่กับผู้เสียหาย ผู้เสียหายต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(๓.๔) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการชักช้าในการรับขนทางอากาศซึ่งคนโดยสารหรือสัมภาระ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิดได้ตามที่อนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดไว้ อันเป็นความรับผิดตามข้อสันนิษฐานความผิด

(๓.๕) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งหรือ

/อยู่ในช่วง...

อยู่ในช่วงระยะเวลาของการรับขนทางอากาศ โดยระยะเวลาดังกล่าวจะไม่ขยายไปถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน่านน้ำภายในที่กระทำนอกสนามบิน แต่หากการรับขนอื่นนั้นมีวัตถุประสงค์ในการขึ้นบรรทุก การนำส่ง หรือการขนถ่าย ซึ่งเป็นการปฏิบัติตามสัญญารับขนทางอากาศ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น ซึ่งความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีนี้ของผู้ทำลาย สูญหาย หรือเสียหายภายใต้อนุสัญญามอนทรีออลฯ นี้เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด

(๓.๖) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการรับขนของทางอากาศ แต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการล่าช้า ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่ควรต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายเช่นนั้น หรือเป็นการพันวิสัยที่ผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนจะใช้มาตรการเช่นนั้น ในกรณีนี้ เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบข้อสันนิษฐานแห่งความผิด

(๔) การทบทวนจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

หลักเกณฑ์ในเรื่องการทบทวนเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จะมีการพิจารณาทบทวนโดยผู้เก็บรักษาอนุสัญญาในรอบระยะเวลา ๕ ปี ซึ่งการที่อนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดให้ต้องมีการทบทวนเพดานความรับผิดนี้ จะทำให้เพดานความรับผิดของผู้ขนส่งสามารถขยายให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้ โดยไม่ต้องมีการจัดทำความตกลงฉบับใหม่เพื่อแก้ไขปรับปรุงในเรื่องดังกล่าวอีก

(๕) การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย

ในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการรับขนภายใต้อนุสัญญานี้ การฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระและของ ไม่ว่ามูลคดีจะเกิดโดยสัญญา หรือโดยละเมิด หรือโดยประการอื่น ก็สามารถนำคดีฟ้องร้องต่อศาลได้เฉพาะกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและจำนวนจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้โดยอนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดว่าการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะต้องอยู่บนพื้นฐานของการชดเชยคืนตามความเสียหายที่แท้จริง (Principle of restitution) โดยค่าเสียหายที่ได้รับจากการฟ้องคดีต้องเป็นค่าเสียหายที่แท้จริง ผู้เสียหายไม่อาจได้รับค่าเสียหายเชิงการลงโทษ (Punitive damages) หรือค่าเสียหายอื่นที่มีใช้ค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่เกิดขึ้น ค่าเสียหายที่ได้รับต้องเป็นค่าเสียหายเพื่อชดเชยความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น ไม่ครอบคลุมถึงค่าเสียหายอื่นที่มีได้มุ่งชดเชยความเสียหาย (Non-compensatory damages)

(๖) เขตอำนาจศาล

อนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ โดยให้สิทธิแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถเลือกที่จะนำคดีขึ้นฟ้องศาลของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญานี้ยังศาลใดศาลหนึ่งใน ๕ แห่ง ดังต่อไปนี้

/(๑) ศาลในประเทศ...

- (๑) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนาอยู่
- (๒) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่
- (๓) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขนส่ง
- (๔) ศาลในประเทศที่เป็นถิ่นปลายทางของการรับขนส่ง

(๕) ศาลที่คนโดยสารมีถิ่นที่อยู่ถาวรสำหรับคดีเกี่ยวกับคนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งต้องให้บริการรับขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น และต้องประกอบธุรกิจดังกล่าวในสถานที่ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคีนั้น

นอกจากนี้ อนุสัญญามอนทรีออลฯ ยังกำหนดให้การฟ้องคดีใดๆ เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายกับผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อาจฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่ง ไม่ว่าต่อศาลที่อาจฟ้องคดีผู้ขนส่งตามสัญญาหรือต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือสถานที่ที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือมีสถานประกอบธุรกิจแห่งใหญ่ ตั้งอยู่ตามแต่โจทก์จะเลือก

(๗) การอนุญาโตตุลาการ

อนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดให้สิทธิแก่คู่สัญญาในการเสนอข้อพิพาทที่เกี่ยวกับสัญญารับขนส่งของการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่ออนุญาโตตุลาการได้ โดยให้ผู้เรียกร้องค่าเสียหายที่เกี่ยวกับสัญญารับขนส่งของมีสิทธินำเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐภาคีใดรัฐภาคีหนึ่ง ในข้อ ๓๓ แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ

ข. การรับฟังความคิดเห็น*

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้เชิญผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้ความเห็นเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. สรุปได้ดังต่อไปนี้

(๑) ความจำเป็นในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙

จากการประชุมรับฟังความคิดเห็น ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นด้วยกับการที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศโดยเฉพาะและอยากให้ประเทศไทยดำเนินการเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ ด้วย ในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลฯ นั้น จะทำให้หลักเกณฑ์การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศของประเทศไทยมีความเป็นสากลและอยู่ภายใต้บังคับ

/ของกฎเกณฑ์...

* ในการประชุมคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายด้านการขนส่ง ครั้งที่ ๒/๒๕๕๗ วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๗ และ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๗ วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๕๗ ได้เชิญหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ได้แก่ กรมการบินพลเรือน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thai International Freight Forwarders Association: TIFFA) และสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA)

ของกฎเกณฑ์เดียวกัน เนื่องจากนานาประเทศต่างก็ให้การยอมรับอนุสัญญามอนทรีออล และ ประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยก็ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้เกือบทุกประเทศ

(๒) คำนิยามของ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” ตามร่างมาตรา ๓

การบัญญัติเรื่องผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนี้เพื่อการแก้ไขปัญหาการใช้รหัสเที่ยวบินร่วมกัน (Code share) ซึ่งการทำ Code share นั้นจะต้องได้รับอำนาจจากผู้ขนส่งตามสัญญา (Contractual carrier) เพื่อทำการขนส่งตามความเป็นจริง โดยผู้โดยสารไม่มีนิติสัมพันธ์ตามสัญญาขนส่งกับผู้ประกอบการสายการบินแต่อย่างใด อำนาจที่ได้รับมาในการรับขนส่งนั้นเป็นอำนาจที่เกิดจากสัญญา Code share ซึ่งเป็นสัญญาเดี่ยวที่เชื่อมโยงความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เมื่อพิจารณาคำนิยามของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามร่างมาตรา ๓ ซึ่งให้คำนิยามว่าเป็นผู้ขนส่งที่ “อาศัยอำนาจของผู้ขนส่ง” โดยแปลมาจากคำว่า “by virtue of authority...” ในอนุสัญญามอนทรีออล

ดังนั้น จึงมีข้อสังเกตว่าการเป็นผู้ขนส่งในความเป็นจริง ไม่ใช่การอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา (Contractual carrier) แต่เป็นการรับมอบหมายจากผู้ขนส่งมากกว่า หากจะเปลี่ยนถ้อยคำดังกล่าวเป็นการรับมอบอำนาจจะเหมาะสมกว่า นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ “ผู้ขนส่งอื่น” หมายความว่าผู้ขนส่งที่คู่สัญญาได้มอบหมายให้ดำเนินการขนส่งต่อไปและหมายรวมถึงผู้ที่ได้รับมอบหมายต่อไปด้วย จึงเป็นประเด็นเดียวกันกับการรับขนของทางทะเล กล่าวคือ ตามปกติแล้วผู้ขนส่งตามสัญญานั้นไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขนส่งเอง เมื่อมีการไปจ้างให้ผู้อื่นทำการขนส่งต่อไปก็ต้องรับผิดชอบร่วมกัน เพราะฉะนั้นหากจะมองว่าเป็นการอาศัยอำนาจจึงไม่ค่อยตรงกับบริบท เนื่องจากการรับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่เป็นผู้ขนส่งตามสัญญาให้ดำเนินการขนส่งเท่านั้นและการมอบอำนาจสื่อไปในทางที่เป็นสัญญาตัวการตัวแทนมากกว่า

(๓) ขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติ

ตามร่างมาตรา ๕ ซึ่งบัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเป็นการเฉพาะต่อหน่วยงานการไปรษณีย์ตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและหน่วยงานการไปรษณีย์” ซึ่งเจตนารมณ์ของกฎหมายไม่ใช้บังคับกับการไปรษณีย์ เนื่องจากการไปรษณีย์นั้นมีหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ต่ำกว่า ดังนั้นจึงต้องไปบังคับตามอนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์สากลซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก

นอกจากนี้ หน่วยงานการไปรษณีย์ตามร่างมาตรา ๕ หมายถึงเฉพาะหน่วยงานการไปรษณีย์เท่านั้น ไม่รวมไปถึงผู้ประกอบการ FedEx, DHL หรือ UPS ซึ่งถือเป็นผู้ขนส่งของธรรมดาเท่านั้น ไม่ใช่หน่วยงานการไปรษณีย์

/(๔) การปรับปรุง...

(๔) การปรับปรุงแก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิด

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ได้บัญญัติจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ โดยกำหนดค่าเงินไว้เป็นจำนวนเงินที่มีอัตราตายตัว และไม่มีการบัญญัติถึงระบบการทบทวนจำนวนเงินจำกัด

ความรับผิดไว้ ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญามอนทรีออลฯ จึงอาจทำให้ส่งผลกระทบต่อการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ ได้ ดังนั้น หากจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลฯ ควรบัญญัติหลักเกณฑ์การปรับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออลฯ ด้วย

(๕) เขตอำนาจศาล

บทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลนั้นเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ แต่หากจะทำการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ แล้วก็จะจำเป็นต้องกำหนดเขตอำนาจศาลตามที่ปรากฏในอนุสัญญามอนทรีออลฯ ให้ครบถ้วน หากไม่มีการกำหนดเรื่องเขตอำนาจศาลให้เป็นไปตามอนุสัญญามอนทรีออลฯ ก็อาจเกิดอุปสรรคในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาได้

๔. ความเห็นและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. เป็นกฎหมายที่มีความสำคัญต่อความมั่นคงและระบบเศรษฐกิจของประเทศ การบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศไว้เป็นการเฉพาะ จะทำให้เกิดความเหมาะสมและความชัดเจนของบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องในการรับขนทางอากาศทั้งภายในประเทศและการรับขนระหว่างประเทศ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศในปัจจุบันมีปัญหาความไม่เหมาะสมและความไม่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ รวมทั้งไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยผลของกฎหมายไว้ จึงทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงโดยไม่จำกัดจำนวน ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถประกอบกิจการขนส่งทางอากาศต่อไปได้

นอกจากนี้ การกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจนตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับภาระความรับผิดมากเกินไป และทำให้ผู้ขนส่งสามารถนำความรับผิดดังกล่าวไปทำประกันภัยต่อไป เพื่อให้บริษัทประกันภัยสามารถประเมินความเสี่ยงภัยสูงสุดที่จะต้องรับผิดชอบได้ ทั้งนี้จะส่งผลให้อัตราค่าโดยสารและค่าระวางลดลง จึงเป็นประโยชน์ทั้งต่อผู้ขนส่ง คนโดยสารและผู้ส่งของ คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายจึงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

/๔.๑ การเข้าเป็น...

๔.๑ การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙ (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air 1999)

ประเทศไทยควรเร่งดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนทรีออลฯ ซึ่งปัจจุบันมีประเทศภาคีจำนวน ๑๐๗ ประเทศ เพื่อให้ระบบกฎหมายการขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีความเป็นสากล อันจะเป็นกลไกสำคัญประการหนึ่งในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอาเซียน และการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินขนส่งทางอากาศของประเทศไทยต่อไป

๔.๒ บทบัญญัติที่ควรเพิ่มเติมในร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้มีสาระสำคัญที่สอดคล้องกับอนุสัญญามอนทรีออลฯ มากยิ่งขึ้นและเพื่อให้การบังคับใช้เป็นไปเจตนารมณ์ของกฎหมายดังกล่าว คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายจึงมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้

(๑) การปรับปรุงแก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิด

ร่างมาตรา ๑๒ ร่างมาตรา ๑๓ และร่างมาตรา ๑๔ ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆ ไว้ แต่มีข้อสังเกตว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญามอนทรีออลฯ ได้กำหนดให้มีการพิจารณาปรับปรุงจำนวนเงินจำกัดความรับผิดทุก ๕ ปีเพื่อให้สอดคล้องกับอัตราเงินเฟ้อ ดังนั้นจึงควรมีการแก้ไขบทบัญญัติเพื่อเปิดช่องให้สามารถปรับปรุงจำนวนเงินจำกัดความรับผิดได้ โดยกำหนดให้มีกฎเกณฑ์ในการปรับปรุงแก้ไขจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ หรือโดยการตราพระราชกฤษฎีกา ซึ่งจะเป็นวิธีการที่ทำให้เกิดความยืดหยุ่นในการปรับปรุงจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเมื่อมีการปรับปรุงจำนวนเงินดังกล่าวตามทีอนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดไว้เพื่อให้สอดคล้องกับสถานะทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป

(๒) การประกันภัยความรับผิด

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ มิได้มีการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับให้ผู้ขนส่งต้องจัดให้มีประกันภัยอันเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆ ดังนั้นจึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวเพื่อให้มีสาระสำคัญที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อ ๕๐ แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ พร้อมทั้งกำหนดบทลงโทษในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ดำเนินการจัดให้มีประกันภัยในกรณีดังกล่าวด้วย

(๓) การจ่ายเงินล่วงหน้า (Advance payment)

ในกรณีที่อากาศยานประสบอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นผลให้คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ผู้ขนส่งต้องจ่ายเงินล่วงหน้าให้แก่ผู้ซึ่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้า เพื่อเป็นการบรรเทาความจำเป็นทางเศรษฐกิจเฉพาะหน้า แม้ว่าอนุสัญญามอนทรีออลฯ กำหนดให้ขึ้นอยู่กับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศก็ตาม แต่การกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจ่ายเงินล่วงหน้าจะเป็นมาตรการให้ความคุ้มครองแก่

/คนโดยสาร...

คนโดยสารมากยิ่งขึ้น และร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ยังไม่ได้กำหนดว่าจะต้องจ่ายเงินล่วงหน้าเป็นจำนวนเท่าใด ดังนั้น จึงควรที่จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการจ่ายเงินดังกล่าวเพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น

(๔) เขตอำนาจศาล

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ ยังมิได้กำหนดเขตอำนาจศาลให้สอดคล้องกับข้อ ๓๓ แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ ดังนั้น จึงควรเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศ โดยให้สิทธิแก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถเลือกที่จะนำคดีขึ้นฟ้องศาลของประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญานี้ยังศาลใดศาลหนึ่งใน ๕ แห่ง ทั้งนี้ เพื่อให้โจทก์สามารถเลือกฟ้องคดีต่อศาลที่ตนเห็นว่าเป็นประโยชน์และสะดวกมากที่สุด ดังต่อไปนี้

- ๑) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนาอยู่
- ๒) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่
- ๓) ศาลในประเทศที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขนขึ้น
- ๔) ศาลในประเทศที่เป็นถิ่นปลายทางของการรับขน

๕) ศาลที่โจทก์มีถิ่นที่อยู่ถาวรสำหรับคดีเกี่ยวกับคนโดยสารโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ ทั้งนี้มีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งต้องให้บริการรับขนผู้โดยสารทางอากาศไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น และต้องประกอบธุรกิจดังกล่าวในสถานที่ซึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคีนั้น

นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการรับขนโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง นอกจากโจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลใดศาลหนึ่งที่อาจฟ้องผู้ขนส่งตามสัญญาตามที่ได้กล่าวข้างต้นแล้ว โจทก์มีสิทธิเลือกเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือมีที่ตั้งสำนักงานแห่งใหญ่ได้ด้วย

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่ามาตรา ๗ (๕) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๓๙ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่เกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมุ่งเน้นการรับขนของระหว่างประเทศเป็นสำคัญ จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาการตีความได้ว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศจะมีอำนาจพิจารณาคดีที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารระหว่างประเทศด้วยหรือไม่ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนจึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศฯ โดยให้คดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศรวมถึงการรับขนของหรือคนโดยสารให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

(๕) กระบวนการ...

(๕) กระบวนการรับข้อพิพาทโดยใช้อำนาจตุลาการ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศฯ ยังมิได้มีการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับข้อพิพาทโดยใช้อำนาจตุลาการ ซึ่งเป็นวิธีการที่นานาประเทศต่างนิยมใช้ระงับข้อพิพาททางการขนส่ง ดังนั้น จึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการอนุญาโตตุลาการโดยกำหนดให้คู่สัญญามีสิทธิเสนอข้อพิพาทเกี่ยวกับสัญญารับขนทางอากาศตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศฯ โดยให้อนุญาโตตุลาการพิจารณาชี้ขาดได้ ซึ่งเป็นไปตามข้อ ๓๔ แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ และสอดคล้องกับทางปฏิบัติของนานาอารยประเทศ

๔.๓ คำนิยามตามร่างมาตรา ๓

(๑) คำนิยาม “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง”

ร่างมาตรา ๓ กำหนดคำนิยาม “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า “ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา” จึงมีข้อสังเกตว่าโดยหลักแล้ว การเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริงนั้นไม่ได้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา แต่เป็นการดำเนินการโดยได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งตามสัญญา ถึงแม้ว่าตามอนุสัญญามอนทรีออลฯ จะใช้คำว่า “by virtue of authority” ก็ตาม แต่หากใช้คำว่า “ได้รับมอบหมาย” จะเหมาะสมมากกว่า ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับถ้อยคำในบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๑๗ ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชก้าอันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง” ประกอบกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ มาตรา ๓ ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขนส่งอื่น” หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง...”

ดังนั้น จึงเห็นควรปรับปรุงคำนิยาม “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” ตามร่างมาตรา ๓ เป็น “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า “ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศ ตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งตามสัญญา”

๔.๔ การใช้คำที่แปลมาจากอนุสัญญามอนทรีออล ค.ศ. ๑๙๙๙

(๑) คำว่า “สินจ้างรางวัล” (Reward) ตามร่างมาตรา ๔

ร่างมาตรา ๔ บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อสินจ้างรางวัล...” มีข้อสังเกตว่าแม้ตามข้อ ๑ แห่งอนุสัญญามอนทรีออลฯ จะใช้คำว่า “Reward” ซึ่งแปลว่ารางวัลก็ตาม แต่เนื่องจากการใช้คำว่า “สินจ้างรางวัล” เป็นการใช้คำฟุ่มเฟือย ประกอบกับเมื่อเปรียบเทียบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน มาตรา ๖๑๐ นั้น จะใช้คำว่า “ค่าระวาง” และ “ค่าบำรุง” ไม่มีการใช้คำว่า “รางวัล” ดังนั้น จึงเห็นควรปรับปรุงถ้อยคำดังกล่าวเป็น “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศเพื่อ**บำรุง**...”

/(๒) คำว่า “ใบตราส่ง..

(๒) คำว่า “ใบตราส่งทางอากาศ”

เห็นควรให้มีการแก้ไขคำว่า “ใบตราส่งทางอากาศ” เป็น “เอกสารการขนส่งทางอากาศ” เนื่องจากตามหลักกฎหมายแล้ว ไม่ว่าจะเป็น air waybill, consignment note หรือ sea waybill ไม่มีลักษณะครบถ้วนของการเป็น bill of lading อย่างเช่นใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งมีลักษณะของการเป็น document of title ด้วย

(๓) คำว่า “พยานหลักฐานเบื้องต้น” (Prima facie evidence) ตามร่างมาตรา ๒๐ ร่างมาตรา ๒๔ และร่างมาตรา ๔๒

เห็นควรให้มีการแก้ไขถ้อยคำจากคำว่า “... เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น” เป็น “ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า” เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของกฎหมายไทยและกฎหมายฉบับอื่น

(๔) กรณีฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่งตามร่างมาตรา ๒๐ และร่างมาตรา ๔๒

เห็นควรให้มีการแก้ไขถ้อยคำในวรรคท้ายของร่างมาตรา ๒๐ และร่างมาตรา ๔๒ จากข้อความว่า “... จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้ เว้นแต่เป็นกรณีกลฉ้อฉลของฝ่ายผู้ขนส่ง” เป็น “... การฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งจะกระทำมิได้ เว้นแต่ในกรณีผู้ขนส่งฉ้อฉล” เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและชัดเจนมากขึ้น

คณะกรรมการการปฏิรูปกฎหมายจึงขอเสนอบันทึกความเห็นและข้อเสนอแนะ เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. เพื่อประกอบการพิจารณาของสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป



(ศาสตราจารย์คณิต ณ นคร)

ประธานกรรมการการปฏิรูปกฎหมาย

ตุลาคม ๒๕๕๗